IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 188)
z dnia 10 maja 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 188)

10 maja 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Mach** wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami oraz **Michał Mostowski** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Panie i panów posłów prosiłbym o zalogowanie się: tych, którzy są obecni na sali, za pomocą kart, a osoby uczestniczące zdalnie za pomocą tabletu. Sprawdzimy kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Sekretariat Komisji prosiłbym o informację, kiedy będziemy mieli kworum, i o to, aby pulpit do głosowania był aktywny przez całe posiedzenie Komisji. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Proszę przedstawiciela NIK-u o przedstawienie informacji, tylko prosiłbym zwięźle, bowiem każdy z parlamentarzystów zapoznał się i otrzymał raport, więc niech to będą tylko główne punkty.

Wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli Anna Mach:

Dzień dobry. Anna Mach, wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, to jest już druga megainformacja z kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pierwsza była przedstawiana Sejmowi w 2014 r. Postanowiliśmy ponownie przyjrzeć się temu tematowi, w związku z tym ustalenia kontroli, którą teraz omawiamy, w głównej mierze odnoszą się do realizacji wniosków, które formułowane były wtedy. Korzystaliśmy także z pomocy panelu ekspertów, który zorganizowaliśmy w NIK-u, w którym brali udział przedstawiciele nauki, organów administracji publicznej, zarządów dróg, dziennikarze, służby mundurowe.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, oddam głos panu doradcy Tomaszowi Szczęsnemu, który był koordynatorem tej kontroli.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Proszę bardzo.

Doradca w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Szczęsny:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nazywam się Tomasz Szczęsny. Jestem pracownikiem Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Jak wspomniała pani dyrektor, to druga megainformacja. Przy jej opracowywaniu zostały uwzględnione wyniki 15 kontroli z obszaru szeroko pojętego bezpieczeństwa ruchu drogowego, które były prowadzone po 2014 r. Część z tych informacji była przedmiotem posiedzenia Komisji. Na slajdzie widać przykładowe.

Główne ustalenia, w tym dotyczące sposobu realizacji zaleceń z 2014 r., były przedmiotem kontroli, która była przeprowadzona w drugim półroczu 2020 r. Na szczeblu centralnym objęto Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Komendę Główną Policji, Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Była ono ukierunkowana już pod tę megainformację.

Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że zbiorcza informacja została opracowana na podstawie danych do 2020 r. Dziś mamy maj 2022 r., więc siłą rzeczy część informacji ma już walor historyczny.

Na prośbę pana przewodniczącego, żeby nie powielać informacji, które w przeszłości były już przedmiotem prac Komisji, a także żeby nie prezentować danych z 2020 r. i z poprzednich zbyt obszernie, pozwolę sobie skrótowo przedstawić zakres przedmiotowy i podmiotowy kontroli prowadzonej w 2020 r. i krótko omówić rekomendacje, które zostały zawarte w megainformacji.

Struktura megainformacji jest analogiczna do tej, która była w 2014 r.: rozwiązania systemowe, infrastruktura drogowa oraz oznakowanie dróg, nadzór nad ruchem drogowym, czyli głównie działania Policji i GITD, działania ratownicze oraz stan techniczny pojazdów i przygotowanie kierowców.

Zacznę od oceny ogólnej. W Polsce wciąż nie funkcjonuje spójny i kompleksowy system zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Główną przyczyną powyższego stanu jest niezbudowanie kompleksowej i systemowej wizji polityki państwa ukierunkowanej na przeciwdziałanie zagrożeniom w ruchu drogowym, pomimo że obszar ten miał być jednym w priorytetów polskiej administracji w dziedzinie bezpieczeństwa. Nieskuteczną próbą wdrożenia takiej polityki było opracowanie dokumentu, którego założeniem miało być dążenie do ograniczenia ofiar wypadków drogowych. Mam na myśli Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w perspektywie 2013–2020. Kolejną równie istotną przyczyną braku znaczącej poprawy sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest rozproszenie odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy szereg podmiotów, a tym samym brak niezbędnej koordynacji oraz nadzoru nad prowadzonymi działaniami.

Jeśli chodzi o Policję, tak jak wspomniałem, pokrótce, główne obszary to: przeszkolenie specjalistyczne w zakresie ruchu drogowego, diagnoza zagrożeń związanych z bezpieczeństwem na drogach, weryfikacja prawidłowości danych zawartych w kartach statystycznych policjantów pionu ruchu drogowego, a także funkcjonowanie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji. Kontrolą zostały objęte: Komenda Główna Policji, a także 10 jednostek szczebla terenowego, powiatowe i miejskie. Na poziomie centralnym zaimportowaliśmy od Policji całą bazę danych, 1,2 mln rekordów z bazy danych SEWiK.

Generalnie widać poprawę jakości danych wprowadzonych do systemu, niemniej jednak chciałbym zwrócić uwagę na jedną kwestię wpływającą na rzetelność danych w SEWiK. Otóż w praktyce policyjnej, a wykazała to kontrola z 2016 r., funkcjonuje tzw. wypadek statystyczny. Jest to zdarzenie drogowe, w wyniku którego poszkodowanym jest jego sprawca. Wprowadzenie do praktyki policyjnej takiej kategorii zdarzeń miało charakter nieformalny, a także naruszało zasady określone w zarządzeniu komendanta głównego Policji i wpływało na rzetelność danych o stopniach ciężkości obrażeń. Przepisy zarządzenia komenda głównego Policji nakazują, aby rzetelnie ocenić stopień wielkości obrażeń ofiary wypadku niezależnie od tego, czy jest jego sprawcą, czy nie.

W praktyce wyglądało to tak. Powiem na przykładzie pieszego. Pieszy, sprawca, jedyny poszkodowany. Najczęściej funkcjonariusze ruchu drogowego niezależnie od stopnia ciężkości obrażeń odstępowali od oceny tego stopnia, jak gdyby z urzędu wpisując

w SEWiK obrażenia lekkie lub brak obrażeń. Podam tylko jeden przykład. Doprowadziło to do takich sytuacji, w których jako obrażenia lekkie kwalifikowane były bez powoływania biegłego sytuacje, w których stan poszkodowanego pieszego oceniano jako stan zagrażający życiu z uwagi na uraz miednicy, pęcherza moczowego oraz obrzęk płuc. To tylko jeden przykład. Drugim przykładem jest zupełnie niezrozumiały brak przepływu informacji między pionem dochodzeniowo-śledczym Policji, a pionem ruchu drogowego odpowiedzialnym z prowadzenie bazy SEWiK. Trudno mi wytłumaczyć, z czego to wynika. Najbardziej rażącym przykładem takiej nierzetelności było nieodnotowanie przez komendanta Komendy Powiatowej Policji w Zgierzu informacji o zgonie. Informacja ta znajdowała się w aktach w wydziale dochodzeniowo-śledczym, ale nie została przekazana funkcjonariuszom pionu ruchu drogowego czy też osobom odpowiedzialnym za prowadzenie bazy SEWiK.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego to drugi podmiot zaangażowany w szeroko rozumiane działania nadzorcze, przede wszystkim z uwagi na Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Kontrola wykazała, że mimo podjęcia wielu działań technicznych i organizacyjnych wciąż znaczna jest skala przedawnień w sprawach dotyczących wykroczeń ujawnianych w ramach systemu. Szacunkowa wartość mandatów, które nie zostały nałożone w związku z wykroczeniami ujawnianymi w 2018 r. w ramach tego systemu, wyniosła 72 mln zł. Mówimy o wartości szacunkowej.

Ciągłym problemem, przynajmniej kiedy przeprowadzaliśmy kontrolę, jest niewystarczający w stosunku do potrzeb poziom zatrudnienia w CANARD. Liczba pracowników CANARD w latach 2015–2018 odbiegała od założeń przyjętych w projekcie o 25–30%, jednocześnie przy wysokiej rotacji kadry sięgającej w 2018 r. aż 90%. W trakcie wdrażania systemu CANARD II, na koniec czynności kontrolnych był on jeszcze troszkę w powijakach, opóźniony również z uwagi na sytuację pandemiczną. Tam również założono znaczny wzrost liczby pracowników CANARD. Prawdę mówiąc, nie wiem, jak sytuacja z zatrudnieniem wygląda na dzień obecny.

Ponownie NIK zwróciła uwagę na niedopuszczalną praktykę polegającą na ustawianiu progów wyzwolenia urządzeń rejestrujących ponad górny limit określony w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, tzn. 11 km/h. Przepis ten, choć wprowadził swego rodzaju tolerancję dla naruszeń do 10 km/h, niepodlegających ujawnieniu, nie mógł stanowić wytłumaczenia dla ustalania przez CANARD tego rodzaju progów w sposób praktycznie dowolny. Podczas kontroli dokonano analizy parametrów ponad 400 celowo wybranych urządzeń rejestrujących prędkość pojazdów. W systemie automatycznie ustalono, że w 2018 r. w żadnym nie zastosowano progów nominalnych, czyli prędkość dopuszczalna to +11 km/h, w 2019 r. było jedno takie urządzenie, do września 2020 r. było ich 66.

Krótko wspomniałem o wdrażaniu projektu CANARD II. To sytuacja sprzed półtora roku. Jak wspomniałem, były opóźnienia, ale były one uzasadnione. Z ogólnodostępnych informacji wiadomo, że na dziś projekt ten jest na zupełnie innym etapie.

Zarządcy dróg również byli kontrolowani. Oprócz GDDKiA, która jest oczywiście jednostką o potencjale nieporównywalnym do innych, to również 10 podmiotów szczebla powiatowego. Zakres głównych obszarów kontrolnych znajduje się na slajdzie. Dodatkowo chciałem tylko nadmienić, że według stanu na 2020 r. większość jednostek nie zakończyła procesu wymiany wszystkich znaków, sygnalizatorów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, mimo że termin na dostosowanie upłynął z dniem 31 grudnia 2011 r. Minęło więc 10 lat, a nie wszyscy zarządcy tego dokonali. Niemalże tradycyjnie najistotniejsze nieprawidłowości dotyczyły niewywiązywania się z obowiązków przeprowadzenia kontroli okresowych, o których mowa w ustawie – Prawo budowlane.

Organy zarządzające ruchem to drugi obszar obok zarządzania drogami, dotyczący szeroko rozumianego drogownictwa. Zakres i skala nieprawidłowości wciąż nie wskazują, aby obszar ten był traktowany jako równie ważny jak obszar zarządzania drogami, mimo że problematyka ta uregulowana jest jednym aktem wykonawczym. Jest to rozporządzenie ministra infrastruktury z września 2003 r., które mimo szeregu propozycji zmian wynikających z ustaleń kontroli NIK-u dotychchczas nie podlegało istotnym nowelizacjom.

Na prezentacji wskazano główne obszary naszych zainteresowań w trakcie czynności kontrolnych. Chciałem zwrócić uwagę na kwestię dotyczącą przygotowania kadrowego.

Do dziś, czyli prawie 20 lat od wejścia rozporządzenia w życie, nie zostały określone kwalifikacje osób, które mogą zajmować się zarządzaniem ruchem, chociażby przygotowaniem projektów tych organizacji. Jest także kwestia kontroli obligatoryjnych, tzw. półrocznych, wynikających z § 12 rozporządzenia. To chroniczny problem praktycznie wszystkich jednostek szczebla lokalnego.

Rekomendacje. Większość z nich stanowi powtórzenie tych, które zostały sformułowane w 2014 r. Pierwsza to powołanie na drodze ustawowej instytucji, która byłaby odpowiedzialna za realizację całościowej polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest to wniosek zbieżny z rekomendacją Banku Światowego z 2013 r. Analiza obowiązujących przepisów może skłaniać do wniosku, że taka instytucja w polskim systemie istnieje i że jest to Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zgodnie z art. 140c Prawa o ruchu drogowym KRBRD działa przy ministrze właściwym ds. transportu jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rada określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, a na jej wiodącą rolę w ramach systemu mogą wskazywać szerokie kompetencje wymienione w art. 143 ust. 2. Jest to np. proponowanie kierunków polityki państwa, opracowywanie programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie badań naukowych, a także inicjowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych.

Ustalenia kontroli wykazały, że KRBRD w sposób nierzetelny realizowała przypisane ustawowo zadania kompetencyjne. W szczególności w bardzo ograniczonym zakresie wykorzystywała przyznane uprawnienia do określania kierunków działań administracji rządowej. W okresie objętym kontrolą nie zostały przyjęte priorytetowe obszary działań rady, nie odbyło się żadne posiedzenie stacjonarne, a jej prace ograniczały się wyłącznie do obiegowego uzgodnienia i przyjęcia dokumentów, co do których istniał taki obowiązek. KRBRD nie brała udziału w opiniowaniu żadnego aktu prawnego związanego z szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu drogowego, sama też nie inicjowała ich opracowywania. W megainformacji sformułowano jeszcze wiele innych zastrzeżeń do działalności rady, podkreślając niezasadność jej dalszego funkcjonowania w dotychczasowym kształcie. Zastrzeżenia NIK-u budziło także wywiązywanie się przez KRBRD z obowiązków koordynatora wdrożenia realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w perspektywie 2013–2020. Dzisiaj, jak wiadomo, obowiązuje program w perspektywie 2021–2030.

Panie przewodniczący, powiem dosłownie dwa zdania tytułem podsumowania działalności rady w zakresie narodowego programu. Rada nie posiadała wiedzy o stanie realizacji założeń i celów narodowego programu, ani nie dokonywała takiej analizy w okresie objętym kontrolą. Nie wprowadzono mechanizmów kompleksowych okresowych badań pozwalających na dokonanie oceny faktycznego wpływu realizowanych działań na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyjmując jedynie ogólne założenie, że o ile realizowane zadanie mieści się w filarach i kierunkach narodowego programu, to ma wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Negatywną ocenę działań krajowej rady w zakresie realizacji zadań koordynatora programu uzasadnia dodatkowo fakt, że w narodowym programie nie został określony katalog podmiotów zobowiązanych do sporządzania programów sektorowych, a krajowa rada nie posiadała wiedzy o tym, czy i jakie programy sektorowe zostały lub powinny zostać opracowane, mimo że obok programów realizacyjnych miały być jednym z podstawowych narzędzi do wykonywania narodowego programu. W kontroli czasami zdarzało się też, że zlewały się kompetencje rady i sekretariatu krajowej rady. Sekretariat krajowej rady zdecydowanie przyczynił się do wdrożenia wielu pożytecznych przedsięwzięć edukacyjnych i profilaktycznych, tak że ta ocena, jak powiedziałem, odnosi się do krajowej rady, a nie do sekretariatu. Po publikacji informacji w 2014 r. podjęte zostały działania w celu wdrożenia tej rekomendacji, niemniej jednak były one krótkotrwałe, a ich efektem było funkcjonowanie pełnomocnika rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Utworzony 12 maja 2015 r., został zniesiony dnia 30 listopada 2016 r. Już po opublikowaniu megainformacji minister infrastruktury uznał ten wniosek za zasadny, nie przekazał jednak żadnych dodatkowych

informacji co do ewentualnego terminu rozpoczęcia prac legislacyjnych, a także kształtu proponowanych rozwiązań prawnych.

Druga rekomendacja to zapewnienie stabilnego finansowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także dalsza rozbudowa oraz modernizacja infrastruktury drogowej, budowa systemów planowania działań mających na celu wzmacnianie bezpieczeństwa ruchu drogowego i analizę efektów. Wciąż nie została opracowana metodyka pozyskiwania wiedzy o rzeczywistym wpływie prowadzonych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu systemowym. Dokonanie takiej oceny pozwoliłoby na identyfikację oraz wzmocnienie działań, których wkład do osiągnięcia zaplanowanego efektu był znaczący.

Szybciutko powiem o wnioskach powielonych z poprzedniej informacji. To zmiana trybu nakładania mandatów za przekroczenie prędkości. Pozwoliłoby to na zróżnicowanie stosowanego trybu odpowiedzialności prawnokarnej lub administracyjnoprawnej w zależności od potencjalnego lub faktycznego stopnia zagrożenia wynikającego z popełnionego wykroczenia. To także doprowadzenie do możliwości skutecznego karania cudzoziemców dopuszczających się naruszeń przepisów ruchu drogowego. Mam na myśli cudzoziemców niebędących obywatelami Unii Europejskiej. Projektując rozwiązania legislacyjne, warto przede wszystkim rozważyć możliwość zaangażowania Straży Granicznej lub wydłużenia okresu przedawnienia wykroczeń popełnionych przez cudzoziemców. Wiem, że w tym zakresie prowadzone były działania legislacyjne. To jeszcze uporządkowanie przepisów dotyczących oznakowania na drogach. Są też zagadnienia, o których wiem, że były przedmiotem prac legislacyjnych: sprawowanie skutecznego nadzoru nad kwestiami związanymi ze stanem technicznym pojazdów oraz nadawanie uprawnień do kierowania pojazdami.

Panie przewodniczący, w telegraficznym skrócie to wszystko. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo dziękuję za przedstawienie zwięzłego podsumowania raportu. Chciałam zapytać o dwie rzeczy.

Od pewnego czasu eksperci zwracają uwagę na to, że w momencie, kiedy wypadek z udziałem pieszego jest śmiertelny, częściej zostaje on sklasyfikowany jako wypadek z winy pieszego, bo wtedy łatwiej jest zamknąć procedurę. Czy zauważyliście państwo taką prawidłowość, że wypadki nie śmiertelne z udziałem pieszych są rzadziej kwalifikowane jako te z winy pieszego niż te, które są śmiertelne? Dochodziło do absurdalnych sytuacji, gdzie wina była ewidentnie po stronie kierującego pojazdem, a i tak wypadek był klasyfikowany jako wina pieszego, który z racji swojego stanu w żaden sposób nie mógł już na to odpowiedzieć.

Druga sprawa. Jeżeli dobrze rozumiem, NIK wśród swoich zadań ma również, a może przede wszystkim, badanie zasadności wydatkowania środków publicznych i to, czy poddawane kontroli instytucje trzymają się dyscypliny finansów publicznych. Zapytam o to, czy postulując to, żeby była jakaś specjalna instytucja, jak rozumiem, zajmująca się zagadnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, uwzględnili państwo to, że mamy już Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, co do działań której można mieć oczywiście różne opinie. Ja np. mam takie zastrzeżenie, że organizowany przez radę Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych jest dosyć dużą i kosztowną imprezą o charakterze stricte religijnym, która jest organizowana przez radę. Można mieć zastrzeżenia do tej instytucji, jeżeli chodzi o jej działanie, ale taka instytucja już jest. Czy uważają państwo, że postulowane przez państwa zmiany w postaci utworzenia jeszcze jakiejś specjalnej instytucji byłyby gospodarne? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze jakieś inne głosy w dyskusji? Proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, wydaje mi się, że bardzo istotnym, dobrze, że ujętym w sprawozdaniu, problemem jest kwestia stanu technicznego pojazdu i eliminowania z ruchu pojazdów, które nie odpowiadają standardom technicznym. To jest wielka uciążliwość dla wszystkich pozostałych kierowców, bo jadą bardzo powoli, a przede wszystkim spalinami duszą wszystkich następnych. Potem normalnie jadący kierowcy próbują ich wyprzedzać i zaczyna się problem.

Dwa lata temu procedowaliśmy ustawę dotyczącą badań technicznych pojazdów. Wydaje mi się, że trzeba skupić się na tym, żeby sprawdzić, czy nowy system działa. Jeżeli jest taki mechanizm, że jak już wjeżdża się do ośrodka i nie można się z niego wycofać, a badanie musi być doprowadzone do końca, to miało być takie rozwiązanie, które eliminuje machinacje w ośrodkach prowadzących badania techniczne. Wydaje mi się, że temu problemowi trzeba dokładniej się przyjrzeć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuje, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chciałem dopytać o dwie rzeczy. Pierwsza kwestia to Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Z podsumowania syntezy wyników kontroli wypływa informacja, że program ten był realizowany bardzo opieszale. Jak wskazuje NIK, na półmetku funkcjonowania w pełni zrealizowano tylko 25% zadań. To dosyć zaskakujące, ponieważ ze strony rządu płynęła informacja, że przekazywane są środki, że zadania są realizowane, ale widać, że nie ma to pokrycia w rzeczywistości. W związku z tym bardzo prosiłbym o pogłębienie informacji o tym, czy NIK weryfikował, jakie przyczyny skutkowały tak niskim stopniem realizacji. Czy w ramach wyników kontroli i pewnych wskazówek zasugerowano może zmiany w tym obszarze? Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że niebezpieczne miejsca w szczególny sposób wpływają na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Muszę powiedzieć, że dla mnie bardzo zaskakujące jest, że to było realizowane, jak się wydaje, zbyt wolno. Mimo że środki miały być wysokie, w praktyce chyba tych środków nie było.

Moje drugie pytanie jest takie. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem, że w przypadku projektów, które mają wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, krajowa rada nie była pytana o zdanie, czyli nie było prowadzonego procesu konsultacji. To też jest dla mnie zaskakujące. Co prawda nie zaskakuje mnie to, że ten rząd nie prowadzi konsultacji, bo to wiemy z wielu różnych źródeł, natomiast pytanie jest o to, czy NIK pogłębiał analizę tego przypadku. Dlaczego ministerstwo, rząd nie kierował do krajowej rady wniosków o opinię w przypadku przyjmowania przepisów mających wpływ na bezpieczeństwo? Wydaje się, że jest to jednak bardzo poważne zaniedbanie. Czy było tutaj jakieś odniesienie się ministerstwa? Ewentualnie jakie przedsięwzięto działania naprawcze? Czy ten stan się zmienił? Czy wprowadzono jakieś procedury, które zapewniałyby tę konsultację?

Wydaje się, że w takim razie krajowa rada bezpieczeństwa jest traktowana jak listek figowy, który ma za zadanie informować czy działać w sferze opowieści, w sferze pewnych obrazów, natomiast jeżeli przychodzi co do czego i jest rzeczowa rozmowa o bezpieczeństwie w postaci przepisów, rada nie ma nic do powiedzenia. Tak to chyba nie powinno wyglądać. Bardzo prosiłbym o pogłębienie tej informacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Doradca w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Tomasz Szczęsny:

Szanowni państwo, pierwsze pytanie dotyczyło wypadków z winy pieszego. Nie stwierdziliśmy takich przypadków, żeby były wątpliwości co do winy. Pracowaliśmy na próbach: każda jednostka … na 10 przypadków. Tak jak wspomniałem, wątpliwości powstawały tylko co do stopnia ciężkości obrażeń. Próbą objęto sytuacje, w których pieszy był sprawcą i jedynym poszkodowanym.

Były dwa pytania państwa posłów co do krajowej rady. Ustalenia kontroli są, jakie są. Negatywna ocena krajowej rady wynikła z całej oceny działalności rady. Była ona bardzo wąska w latach 2018–2020. Nie przekazywano żadnych projektów aktów prawnych do zaopiniowania. Jak sytuacja wygląda na chwilę obecną? Trudno jest mi powiedzieć. Od tej sytuacji minęło półtora roku. Do wszystkich ustaleń, które wpłynęły na sformułowanie takiej, a nie innej oceny, minister infrastruktury nie złożył zastrzeżeń.

Co do powołania nowej instytucji: chodzi też o kwestię podległości. Krajowa rada jest i funkcjonuje od 20 lat. Najświeższe wyniki kontroli wykazały, że nie spełnia ona swojej ustawowej roli, a ma bardzo szerokie kompetencje. Doświadczenie Banku Światowego zaprezentowane w raporcie z 2013 r. również potwierdzało te ustalenia. W tym NIK jest zbieżny. Czy coś jeszcze?

Wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Anna Mach:

Jeżeli chodzi o Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, oczywiście w megainformacji dajemy tylko wkład, ponieważ była oddzielna kontrola NIK-u, która była publikowana bodajże w 2020 r., dotycząca właśnie tej konkretnej jednostkowej kontroli. Ona oczywiście jest dostępna na naszej stronie.

Dlaczego oceniliśmy ten program negatywnie? Przede wszystkim z uwagi na sposób przygotowania, który nie pozwolił później na realizację założonych zadań. Problematyczna była także kwestia wydatkowania środków. Przez pięć lat realizujący program generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wydał na inwestycje jedynie 1,5% kwoty, którą miał dostępną. W związku z tym przez to, że program był źle zaplanowany, wydatki były planowane nieprecyzyjnie, nie udało się go zrealizować. Założenia były dosyć duże, ponieważ zgodnie z programem do 2023 r. chcemy ograniczyć liczbę śmiertelnych wypadków o 40%. Mamy dane z 2019 r. Jest tam podkreślone, że w porównaniu do 2015 r., kiedy program się zaczął, nie dość że liczba ta wzrosła o 5%, to liczba wypadków spadła zaledwie o 1%. Nie kontrolowaliśmy tego później, po tej kontroli. Czekamy, aż program się skończy. Takie były nasze wytyczne w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o stan techniczny pojazdów…

Doradca w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Tomasz Szczęsny:

Wspomnę, że sprawą problematyczną była kwestia implementacji do porządku prawnego dyrektywy 2014/45. Ten obszar od jakiegoś czasu nie był przedmiotem badań kontrolnych NIK-u.

Wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Anna Mach:

Warto natomiast podkreślić, co wynika z rozmów z ekspertami, które miały miejsce m.in. w czasie panelu ekspertów, że w porównaniu do innych państw u nas przyczyna wypadków, których przyczyną jest stan techniczny pojazdów, jest określana relatywnie rzadko, prawie wcale. Zwykle są to warunki, niedostosowanie, natomiast w innych krajach bywa tak, że te procenty są dużo większe. Być może jest to pole do jakichś oddzielnych badań.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, przepraszam. Pytałem jeszcze o konsultacje w trakcie procesu legislacyjnego krajowej rady. To jest niezwykle ważne.

Doradca w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Tomasz Szczęsny:

Krajowa rada po prostu nie otrzymywała żadnych projektów aktów prawnych do zaopiniowania.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Czyli ministerstwo nie przedstawiało w trybie konsultacji…

Doradca w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Tomasz Szczęsny:

Nie. Tak jak wspomniałem, ani nie otrzymała żadnego aktu prawnego, ani nie zainicjowała żadnego powstania aktu prawnego.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

A czy była jakaś informacja ze strony ministerstwa o tym, dlaczego tak się działo?

Doradca w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK Tomasz Szczęsny:

Nie.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie widzę więcej zgłoszeń. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Serdecznie dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.